



Camaradas,
amigos,
utentes da Linha de Sintra e
trabalhadores do sector ferroviário,

O documento que o Governo chama de Plano Estratégico de Transportes (PET) não é mais que uma agenda de privatizações, na qual se elencam as condições para reestruturar as empresas no interesse dos potenciais compradores; definem orientações de propaganda para quebrar a resistência das populações, aponta-se para a redução do preço da força de trabalho ao mesmo tempo que se aumentam os custos imputados aos utentes.

No PET não se aponta nenhuma linha estratégica sobre a articulação dos transportes com o aparelho produtivo e os recursos naturais nacionais, o ordenamento e coesão do território e do meio ambiente, a segurança e as ligações internas e com o estrangeiro. Nele não existe nenhuma avaliação sobre as experiências anteriores de privatização, nem das consequências para a economia portuguesa, os utentes e as contas públicas.

Acresce que é o próprio Governo, neste PET, quem agora admite o que à muito o PCP vem alertando: a dívida das empresas públicas – a qual se reflecte na dívida acumulada pelo Estado – resulta de anos de desorçamentação, subfinanciamento e pagamento de juros

provenientes da contracção de empréstimos, crédito contratado junto da banca privada para pagar 70 por cento dos investimentos em infra-estruturas e equipamentos que sucessivos governos PS e PSD, com ou sem o CDS, empurraram para as empresas públicas.

Serve esta introdução para se perceber a campanha que, em prol da privatização da Linha de Sintra tem sido movida pelo Governo em tudo o que é jornais, televisões, rádios e demais plataformas de comunicação e informação.

A dívida tem sido, aliás, o papão que o actual Governo agita para defender a privatização, manipulando não apenas a verdade quanto à origem do défice, mas aproveitando o desconhecimento da população sobre os factos e os seus responsáveis.

A *Refer*, por exemplo, arcou com 4135 milhões de euros de Investimentos de Longa Duração entre 2001 e 2010, ao que acrescem os juros pagos à banca. Os investimentos e juros representam 90 por cento da dívida acumulada pela *Refer* entre 2001 e 2010.

Mas isso não é dito pelos que agora pretendem entregar à exploração privada o transporte ferroviário, usando como argumento o buraco financeiro das empresas públicas sem aclarar, por exemplo, que no caso dos investimentos em infra-estruturas previamente concessionadas a privados, foi o Estado quem assumiu a fatia de leão dos investimentos.

Resumindo, quando o serviço é público, a empresa, pública, também, assume os investimentos; quando é para entregar a privados, os governos chutaram os investimentos para as empresas públicas e os contribuintes que paguem.

Tal torna-se evidente quando pegamos nas contas da *Refer* e constatamos que a dívida registada ainda contém os investimentos na Travessia do Tejo. Este caso é de tal forma escandaloso que a *Refer* ainda está a pagar cerca de 14 milhões de euros/ano de juros e amortizações dos empréstimos à banca crontaídos para aquela obra, mas recebe, em média, apenas 2,6 milhões da *Fertágus* a título de aluguer da linha. Para piorar o negócio para as contas públicas, a *Fertágus* tem o usufruto do investimento feito e nem sequer é responsável pelo controle de circulação, manutenção e conservação da via, pagos pela *Refer*.

Vale a pena sublinhar, sintetizando, que em todos os países da Europa as empresas de transportes funcionam com um défice de exploração suportado pelo Estado, permitindo manter os preços abaixo do custo de produção. Em Portugal, o Estado tem financiado todo o défice de exploração das empresas privadas e tem subfinanciado as empresas públicas, política que, praticada durante mais de 20 anos, e com o diferencial sempre acrescido ao endividamento das empresas públicas, contribui fortemente para a actual situação em que estas se encontram.

Importa igualmente salientar que os benefícios da existência de uma rede de transportes para uma sociedade não são mensuráveis apenas pelos resultados líquidos das

empresas públicas, mas em questões como a substituição do transporte individual pelo colectivo - com claros ganhos na redução da factura energética total e na preservação do meio ambiente, no ordenamento das cidades e coesão do território, na coordenação e aproveitamento e potenciação da capacidade produtiva instalada e dos recursos naturais.

A privatização da Linha de Sintra, a mais lucrativa da *CP*, e, por isso, mais apetitosa para o capital, teria ainda graves consequências para os milhões de utentes que dela dependem para as respectivas deslocações.

Voltando a compara com a *Fertágus*, a operadora privada pratica na Travessia do Tejo preços nos bilhetes e assinaturas mensais, 30, 50, 70 por cento mais caros e mesmo o dobro cobrado pela *CP* na Linha de Sintra para o mesmo número de quilómetros.

O escândalo não conhece limites e, como a *Fertágus*, apesar de tudo, dá prejuízo, os sucessivos governos têm entregue à empresa uma média de quase dez milhões de euros em indemnizações compensatórias, realidade que, diga-se, os executivos partilhados por PS, PSD e CDS não têm feito à *CP*, isto apesar da empresa pública prestar um serviço 22 vezes superior ao prestado pela empresa privada.

Nesta luta contra a privatização da Linha de Sintra, cabe deixar ainda uma palavra aos trabalhadores da *CP*, apontados como um dos alvos pelo Governo, que faz dos seus salários e direitos bode expiatório para a situação deficitária da empresa.

É preciso desmontar esta falsidade. Só os juros pagos pela *CP* à banca no ano de 2010 representam 140 por cento do valor pago a todos os trabalhadores da empresa.

Quando o Governo pretende, no seu pretenso Plano Estratégico de Transportes, reduzir a oferta e desmantelar linhas, carreiras e serviços; despedir trabalhadores, reduzir salários e acabar com direitos, entregar à gestão privada os segmentos lucrativos dos transportes e onerar os utentes pelos serviços - a população e os trabalhadores não podem ficar calados e imóveis.

É preciso afirmar o direito ao serviço público de transportes e defendê-lo, lado a lado com os trabalhadores das empresas, lutando para impedir que as ordens da *Toika* estrangeira (FMI/BCE/CE) subscritas pela *Troika* nacional (PS/PSD/CDS) e aplicadas com a subserviência de um vassalo, não nos imponham na Linha de Sintra um serviço privado, de pior qualidade e muitíssimo mais caro.

Tal como dizemos não ao roubo nos salários e subsídios, ao aumento do horário de trabalho, dos impostos e do custo de vida, os trabalhadores e o povo vão continuar a afirmar que A LINHA DE SINTRA É PÚBLICA, É NOSSA!

31 de Outubro 2011